

# **DIRECTION CHANGE DAN STERILISASI JALUR BUSWAY: SEBAGAI SOLUSI ALTERNATIF MENGURANGI ANGKA KECELAKAAN DAN MENERTIBKAN LALU LINTAS DI JALUR BUSWAY**

**Putri Amalia<sup>1)</sup>, Yusalina<sup>2)</sup>, Nurlela<sup>3)</sup>, Fajar Febriyadi<sup>4)</sup>, dan Putra Agung Prabowo<sup>5)</sup>**

<sup>1, 2, 3, 5</sup> Dep. Agribisnis, Fak. Ekonomi dan Manajemen, Institut Pertanian Bogor

Email: amaliaputri16@gmail.com

Email: yusalina\_y@yahoo.com

Email: nurlelalele92@yahoo.com

Email: putragungp@gmail.com

<sup>4</sup> Dep. Teknik Mesin dan Biosistem, Fak. Teknologi Pertanian, Institut Pertanian Bogor

Email: fajarfebriyadi@gmail.com

## **Abstract**

*TransJakarta Bus is a Bus Rapid Transit or bus rapid transport system, which accommodates users of all groups. This bus is one of the common vehicle contributing to accidents on the road of Jakarta. Based on data from Jakarta Provincial Government, in 2012 the accidents related to TransJakarta bus have increased significantly from previous year and the figures seem to be ascending from year to year. The accident occurred due to the number of vehicles, in particular, motorists 'grab' into TransJakarta lane. This shows that the awareness of motorists to obey traffic rules and order are poor. Therefore, a solution is needed to reduce the accidents. One of the solutions is to maximize the sterilization and program direction change. Sterilization is an attempt to sterilize the general motorist who get into TransJakarta lane. The program is a Direction Change that change of direction between TransJakarta buses with others vehicles that initially the direction into the opposite direction, or commonly known as contraflow. The program aims to curb the riders and decrease the number of accidents that occur on the TransJakarta lane.*

**Keywords:** *Direction Change, Sterilisasi, TransJakarta*

## **1. PENDAHULUAN**

Kecelakaan identik dengan kejadian atau peristiwa yang tidak terduga dan tidak diharapkan sehingga mengacaukan proses suatu aktivitas yang telah diatur (*Sulakmono* 1997). Kecelakaan dapat diakibatkan oleh kecelakaan kerja maupun kecelakaan lalu lintas. Namun, kecelakaan yang umum terjadi adalah kecelakaan lalu lintas. Angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia dapat dikatakan masih cukup tinggi dan mengalami peningkatan yang signifikan dari tahun ke tahun. Salah satu kendaraan umum yang menyumbang angka kecelakaan cukup besar yaitu bus TransJakarta. Bus TransJakarta merupakan sistem Bus Rapid Transit (BRT) atau sistem transportasi bus cepat, yang mengakomodasi pengguna dari semua golongan. Berdasarkan data Pemerintah Provinsi DKI Jakarta tahun 2012, jumlah kecelakaan pada bus TransJakarta mengalami peningkatan yang signifikan dari tahun ke

tahun. Data tersebut menunjukkan bahwa tingkat kecelakaan di jalur TransJakarta masih cukup tinggi. Data beberapa tahun terakhir mencatat sebanyak 264 kecelakaan yang terjadi di jalur TransJakarta pada tahun 2009 dan 246 kecelakaan pada tahun 2010. Data tersebut menunjukkan bahwa terjadi penurunan kecelakaan sebanyak 7.32% dari tahun 2009 ke 2010. Penurunan ini dikarenakan adanya sistem sterilisasi yang sudah dilakukan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk mengurangi jumlah kecelakaan. Namun, pada tahun 2011, tercatat 252 kecelakaan yang terjadi di jalur TransJakarta. Hal ini menunjukkan terjadi peningkatan kembali jumlah kecelakaan yang terjadi pada jalur TransJakarta.

Meningkatnya jumlah kecelakaan di jalur TransJakarta menunjukkan bahwa keamanan dan keselamatan transportasi di Jakarta masih rendah. Salah satu faktor penyebab yang paling kuat adalah rendahnya tingkat

kesadaran dan kedisiplinan pengendara dan pertumbuhan kendaraan yang sangat pesat. Rendahnya kesadaran dan kedisiplinan pengendara tercermin pada banyaknya kendaraan-kendaraan roda dua, roda empat, bahkan bus umum non TransJakarta yang masuk ke jalur TransJakarta. Salah satu yang dijadikan alasan oleh pengendara-pengendara ini adalah kemacetan yang terjadi di kota Jakarta, sehingga mereka mengambil langkah praktis dengan memasuki atau menerobos jalur TransJakarta. Akibat dari langkah praktis yang dilakukan oleh pengendara-pengendara ini adalah terjadinya kecelakaan hingga menyebabkan kematian yang terjadi di jalur TransJakarta.

Tabel 1. Jumlah Kecelakaan pada Jalur Busway di Ibu Kota DKI Jakarta

Tahun	Jumlah (Kasus)	Tingkat Pertumbuhan (%)
2006	31	-
2007	66	53.03
2008	167	60.48
2009	264	36.74
2010	246	-7.32
2011	252	2.38
Total	780	-

Sumber: Pemprov DKI Jakarta 2012

Tingginya angka kecelakaan yang terjadi di jalur TransJakarta, Polda Metro Jaya dan Dinas Perhubungan berupaya untuk mengurangi angka tersebut dengan meninggikan separator (pembatas) jalan, pembangunan jembatan penyeberangan orang (JPO), pengadaan lampu penerangan dan pagar pembatas jalan. Namun, realisasinya masih belum terlihat (Marhaenjati, 2012). Oleh karena itu, diperlukan suatu solusi alternatif untuk menertibkan dan mengurangi kecelakaan di jalur TransJakarta, yaitu dengan cara program *direction change* dan didukung oleh sterilisasi yang ketat di jalur TransJakarta.

Tujuan umum dari pembuatan gagasan tertulis ini adalah untuk meningkatkan kreativitas dan pola pikir mahasiswa agar mampu berperan aktif dalam memberikan ide-ide yang dapat membantu dalam hal mengurangi jumlah kecelakaan akibat penggunaan jalur TransJakarta. Adapun

tujuan khusus dari gagasan tertulis ini yaitu dapat membantu menertibkan dan mengurangi jumlah kecelakaan di jalur TransJakarta dengan program sterilisasi dan *direction change* jalur TransJakarta.

## 2. METODE

### Gambaran Umum TransJakarta

BLUT (Badan Layanan Umum Transjakarta) ialah lembaga yang dibentuk oleh pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk mengelola layanan angkutan umum massal dengan menggunakan moda bus. Pembangunan BRT (*Bus Rapid Transit*) merupakan salah satu strategi dari Pola Transportasi Makro (PTM) untuk meningkatkan pelayanan. Sistem bus Transjakarta terdiri dari sarana dan prasarana yang memadai, sistem operasi dan pengendalian bus yang efektif, sistem tiket yang terkomputerisasi, sistem pengamanan yang handal dan petugas yang terlatih. Bus Transjakarta memiliki 215 halte di sepanjang 11 koridor Busway dengan ketinggian platform 11 centimeter dari tinggi permukaan jalan agar tersedia akses untuk pejalan kaki yang terhubung dengan jembatan penyeberangan yang dirancang khusus mempermudah pengguna layanan Bus TransJakarta.

### Rute Jalur TransJakarta

Rute jalur TransJakarta diklasifikasikan berdasarkan koridor dan halte. Bus TransJakarta memiliki 11 koridor. Adapun rute jalur TransJakarta berdasarkan koridor yaitu:

Tabel 2. Rute Koridor Busway

Koridor	Rute Koridor	Jumlah halte
1	Blok M-Kota	21
2	Pulogadung-Harmoni	22
3	Kalideres-Pasar Baru	17
4	Pulogadung - Duku Atas 2	17
5	Ancol - Kampung Melayu	18
6	Ragunan - Duku Atas 2	20
7	Kampung Rambutan - Kampung Melayu	14
8	Lebak Bulus - Harmoni	20
9	Pinang Ranti - Pluit	29
10	Tanjung Priok - PGC	22
11	Walikota Jakarta Timur - Kampung Melayu	15

Sumber: BLU Transjakarta

### **Kondisi Ketertiban Lalu Lintas di Jalur Transjakarta dan Solusi Awal yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan**

Jalur TransJakarta merupakan jalur khusus yang hanya dilewati oleh pengendara TransJakarta dan tidak diperbolehkan bagi pengendara lain memasuki dan melewati jalur TransJakarta. Namun faktanya, masih banyak pengendara yang tidak taat terhadap peraturan. Gambar.1 menggambarkan bahwa terjadinya kecelakaan sepeda motor di jalur TransJakarta dikarenakan sepeda motor tersebut masuk ke dalam Jalur TransJakarta kemudian ditabrak oleh bus TransJakarta yang sedang melintas di jalur tersebut. Peristiwa ini terjadi karena kurang tertibnya pengemudi non TransJakarta. Ketertiban adalah keteraturan, keadaan teratur misalnya ketertiban harus selalu dijaga demi kelancaran pekerjaan (Badudu, 2009). Konteks ketertiban pada dasarnya adalah teratur demi kelancaran. Namun, berdasarkan peristiwa yang tercermin pada Gambar 1, membuktikan bahwa kurangnya kesadaran masyarakat terhadap peraturan dan ketertiban dalam berkendara. Sehingga menyebabkan terjadinya kecelakaan seperti yang tercermin pada Gambar.2.



Gambar.1. Tindakan Pelanggaran di jalur TransJakarta

(Sumber: www.kompas.com, 10 Oktober 2012)

Mengingat tingginya angka kecelakaan yang terjadi di jalur TransJakarta, Polda Metro Jaya dan Dinas Perhubungan berupaya mengurangi angka tersebut dengan meninggikan separator (pembatas) jalan, membangun jembatan penyeberangan orang (JPO), memasang lampu penerangan dan pagar pembatas juga akan dilakukan, namun realisasinya masih belum terlihat. (Marhaenjati, 2012). Hal ini mencerminkan

bahwa solusi awal yang ditawarkan oleh Dinas Perhubungan tersebut belum efektif dalam mengurangi jumlah kecelakaan yang terjadi pada jalur TransJakarta.



Gambar.2. Kecelakaan di jalur TransJakarta  
(Sumber: www.kompas.com, 10 Oktober 2012)

### **3. HASIL DAN PEMBAHASAN**

#### **Solusi Alternatif: Sterilisasi**

Sterilisasi adalah segala proses dimana suatu objek, material atau lingkungan dijadikan steril (Advani, 2006). Namun, disisi lain sterilisasi dalam konteks keadaan lalu lintas yaitu membuat jalur menjadi steril untuk dilewati. Hal ini dapat digunakan untuk mengatur kembali ketertiban dalam berlalu lintas sehingga mampu mengurangi potensi kecelakaan (Wright L, 2003). Melalui program inilah jalur TransJakarta dapat sedikit demi sedikit dikendalikan dengan baik. Sterilisasi merupakan langkah awal untuk membuat jalur TransJakarta tidak lewati oleh pengendara lain selain bus TransJakarta sehingga ketertiban pun dapat terjaga dengan baik. Selama ini, pengendara umum telah salah mengartikan adanya jalur TransJakarta. Hal ini dapat terlihat pada banyaknya pengendara umum masuk ke dalam jalur TransJakarta dengan alasan lebih cepat, padahal pada kenyataannya hal ini dapat mengganggu lalu lintas bus TransJakarta dan mengakibatkan kecelakaan. Pengimplementasian program sterilisasi memerlukan bantuan sejumlah anggota kepolisian sebagai satuan keamanan dan rambu-rambu lalu lintas sebagai sarana pendukung.

#### **Solusi Alternatif: Direction Change**

*Direction Change* (pergantian arah) merupakan upaya untuk menertibkan para

pengendara umum yang berkendara di jalur TransJakarta dengan cara membuat arah yang berlawanan antara arah bus TransJakarta dengan arah non TransJakarta yang awalnya searah. Istilah ini sering dikenal dengan *contraflow*. Upaya dilakukan untuk menertibkan para pengendara lain agar tidak berkendara pada jalur TransJakarta. Selain itu, dapat pula mengurangi tingkat kecelakaan yang terjadi pada jalur TransJakarta yang diakibatkan oleh pengendara yang tidak taat pada peraturan lalu lintas.

#### **Pihak-Pihak yang Berperan**

Program *Direction Change* dan Sterilisasi dapat berjalan dengan efektif apabila ada sinergi antar pihak-pihak yang terkait. Adapun pihak-pihak yang berperan penting dalam pelaksanaan *direction change* dan sterilisasi dapat diuraikan sebagai berikut.

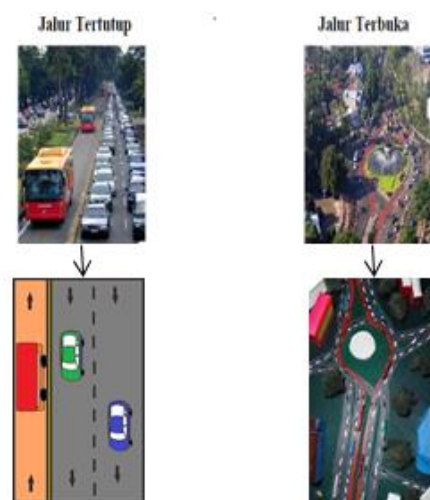
- a) Pemerintah Provinsi DKI Jakarta berperan sebagai badan eksekutif bertugas untuk merumuskan kebijakan, memfasilitasi sarana dan prasarana serta mensosialisasikan program *direction change* dan sterilisasi secara intens.
- b) Dinas Perhubungan DKI Jakarta berperan sebagai penyelenggara dan pelayanan umum bidang perhubungan yang bertugas untuk menambah infrastruktur lalu lintas di jalur TransJakarta seperti menambahkan lampu rambu-rambu lalu lintas di jalur TransJakarta yang terbuka dan meninggikan separator jalan sehingga dapat mengontrol masyarakat sebagai pengemudi non TransJakarta .
- c) Polisi lalu lintas berperan sebagai satuan keamanan lalu lintas yang bertugas untuk menjaga dan menertibkan pengendara dengan ketat, serta memberikan sanksi bagi pengendara yang melanggar peraturan.
- d) Pihak TransJakarta berperan dalam membantu pemerintah untuk mensosialisasikan program *direction change* dan sterilisasi serta meningkatkan infrastruktur seperti halte, koridor, sparator dan jumlah pegawai yang diperlukan untuk mendukung pelaksanaan program tersebut.
- e) DPRD berperan sebagai badan legeslatif bertugas untuk mengesah kebijakan dan

mengalokasikan anggaran untuk mendukung program *direction change* dan sterilisasi

- f) Masyarakat, berperan sebagai penggerak peraturan yang dibuat oleh penentu kebijakan.

#### **Model *direction change* dan sterilisasi**

Model *direction change* (pergantian arah yang semula searah dengan pengendara lain, sekarang menjadi berlawanan arah) dan Sterilisasi jalur TransJakarta dapat dilakukan melalui penerapan dua jalur yaitu jalur tertutup (jalur TransJakarta dengan jalur kendaraan umum terpisah) dan jalur terbuka (jalur TransJakarta dengan jalur kendaraan lain tidak terpisah). Pada jalur terbuka memerlukan lampu lalu lintas dan petugas lalu lintas untuk menertibkan para pengendara sehingga dapat mengurangi jumlah kecelakaan jadi pada jalur TransJakarta. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar dibawah ini.



Gambar.3. Gambar 2. Model *Direction Change* dan Sterilisasi Jalur TransJakarta

#### **Langkah-Langkah Strategis Tim**

Langkah-langkah strategis tim dalam merealisasikan gagasan terkait dengan sterilisasi dan *direction change* diuraikan sebagai berikut.

1. Membentuk tim untuk merancang program *direction change* dan sterilisasi yang efektif.
2. Membuat maket model *direction change* dan sterilisasi terkait dengan arah, jumlah koridor, halte yang dilewati jalur

- TransJakarta dan transit.
3. Melakukan simulasi mengenai model *direction change* dan sterilisasi.
  4. Melakukan evaluasi.
  5. Mengajukan kepada Pemerintah Provinsi DKI Jakarta.

#### **Langkah-Langkah Strategis yang Dilakukan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta**

Beberapa langkah strategis yang harus dilakukan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta terkait dengan sterilisasi dan *direction change* adalah sebagai berikut.

1. Mereset rambu-rambu lalu lintas
2. Memperkuat satuan keamanan dan menambah jumlah personel polisi lalu lintas.
3. Mensosialisasikan program sterilisasi dan *direction change* melalui media massa baik media elektronik maupun media cetak.
4. Mengimplementasikan program sterilisasi dan *direction change* satu hari sebagai uji coba.

#### **4. KESIMPULAN**

Ketertiban dan kecelakaan merupakan cerminan adanya sebab akibat. Jika masyarakat tidak patuh dan tertib pada peraturan maka timbullah kecelakaan. Jalur TransJakarta merupakan salah satu cerminan infrastruktur dari pemerintah yang sering disalahartikan. Beberapa mobil dan pengendara non TransJakarta masuk ke dalam jalur TransJakarta yang sebenarnya bukan jalur untuk mereka. Kecelakaan yang terjadi di jalur TransJakarta pun semakin meningkat, meskipun terdapat penurunan dikarenakan adanya program sterilisasi.

Namun demikian, sterilisasi pun belum efektif sehingga diperlukan program lain yang dapat membantu dalam mengurangi jumlah kecelakaan yaitu program *direction change* sebagai salah satu alternatif. *Direction change* adalah pergantian arah bus TransJakarta yang pada awalnya searah dengan pengendara non TransJakarta menjadi berlawanan arah. Hal ini dilakukan agar tidak ada lagi pengendara non TransJakarta yang menyerobot masuk ke dalam jalur TransJakarta. Program ini bertujuan untuk mengurangi jumlah

kecelakaan dan menertibkan masyarakat khususnya pengendara non TransJakarta.

#### **5. REFERENSI**

- [1] Advani M, dan Tiwari, G. 2006. Review of capacity improvement strategies for bus transit service. *Indian Journal of Transport Management*, October-December: 363-391.
- [2] BLU Transjakarta. 2012. Rute *Busway*. Terhubung berkala. <http://www.ruteBusway.com/data/ruteBusway.com.pdf> [Diakses 10 Oktober 2012].
- [3] Dewanti. 1996. Karakteristik Kecelakaan Lalu Lintas. *Jurnal Media Teknik*, 18 (3).
- [4] [ITDP] Institute for Transportation and Development Policy. 2007. *Bus Rapid Transit Guide Planning*.
- [5] Mardiaman. 2010. Model Kebijakan Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan Bus Rapid Transit Transjakarta (*Busway*) di DKI Jakarta (Studi Kasus Koridor V dan VII). *Disertasi*. Program Pasca Sarjana, IPB. Bogor
- [6] Nurisma. 2012. Penjadwalan Bus Transjakarta untuk Meminimumkan Biaya Operasional. *Skripsi*. Institut Pertanian Bogor.
- [7] Perdana A. 2009. Evaluasi Kinerja Transjakarta *Busway* koridor 1 rute (Blok M- Kota). *Skripsi*. Institut Teknologi Surabaya.
- [8] RSNI (2006). *Pedoman Audit Keselamatan Jalan*. Balitbang PU Departemen Pekerjaan Umum. Jakarta
- [9] Sun C, Zhou W, dan Wang Y. 2008. Scheduling combination and headway optimization of bus rapid transit. *Journal of Transportation Systems Engineering and Information Technology*. 8(5): 61-67
- [10] Suryani W, L. 2012. Optimasi Headway dan Kecepatan Bus. *Skripsi*. Institut Pertanian Bogor.
- [11] Wright L. 2003. *Angkutan Bus Cepat, Transportasi Berkelanjutan: Panduan Bagi Pembuat Kebijakan di Kota-kota Berkembang*. Miftahuljannah S, penerjemah. Breithaupt M, editor. Germany: Eschborn. Terjemahan dari: *Sustainable Urban Transport*

*Sourcebook for Policy-makers in  
Developing Cities.*